

**OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE
DE MONTRÉAL**

ÉTAIENT PRÉSENTS : Mme Dominique Ollivier, présidente de l'Office
M. Bruno Bergeron, président de commission
Mme Danielle Landry, commissaire ad hoc
M. Jacques Internoscia, commissaire ad hoc
Mme Élise Naud, analyste

**FORUM CITOYEN NAMUR-HIPPODROME :
QUARTIER INNOVANT ET DURABLE**

VOLUME 2 : VIVRE DANS UN ÉCOQUARTIER

Séance tenue le 23 janvier 2020
Hôtel Ruby Foo's
7655, boulevard Décarie
Métro Namur

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 23 JANVIER 2020

MOT DE LA PRÉSIDENTE DE L'OFFICE, Mme Dominique Ollivier..... 1

PRÉSENTATIONS :

Densification d'un centre d'achat :

Mme Maude Marquis-Bissonnette 4

Transport des marchandises dans un écoquartier :

M. Victor Char 11

Vivre l'hiver dans un écoquartier :

M. Louis Mazerolle 15

PÉRIODE DE QUESTIONS :

Mme Louise Constantin 24

M. Jean-François Lefebvre 26

Mme Jennifer Auchinleck 28

M. John Bradley 30

Mme Amélie Cossé 31

M. Michael Shafter 33

MOT DE LA FIN 33

AJOURNEMENT

MOT DE LA PRÉSIDENTE

5 **LA PRÉSIDENTE DE L'OFFICE, MADAME DOMINIQUE OLLIVIER :**

Bonsoir tout le monde, merci beaucoup. Merci à ceux qui sont revenus de l'exercice de cet après-midi qui était ma foi très intéressant et très riche.

10 Before I start, are there people in the room that absolutely do not understand French, could you please raise your hand? Great, okay. There is you, okay, great. So, just for you, I'm going to start by saying that welcome to the Office de consultation publique this afternoon. We're going to conduct the meeting in French, but you have documentation that is in English so that you can follow, and you can talk to people in the language that you are most comfortable with and we'll
15 make sure that we can provide some answers.

Bonsoir tout le monde. Mon nom est Dominique Ollivier, je suis la présidente de l'Office consultation publique et ça me fait plaisir de vous accueillir ce soir pour la partie citoyenne de notre forum sur l'avenir du quartier Namur-Hippodrome, vers un quartier innovant et durable.

20 Alors nous avons avec nous ce soir la Commission qui est affectée à ce dossier qui est présidée par monsieur Bruno Bergeron qui est assis ici au centre, accompagné de deux autres commissaires de l'Office, madame Danielle Landry et monsieur Jacques Internoscia, qui ce soir, ont la responsabilité d'écouter et comme vous, de vous écouter et d'essayer de prendre, je dirais, les conclusions de tout ce qu'on va se dire ensemble ce soir pour pouvoir nourrir leur rapport.

30 Je vous rappelle rapidement où on en est dans la démarche de consultation. Alors le 20 novembre dernier, nous avons ouvert avec une séance d'information de la Ville où on vous a présenté le projet, sa vision, ses principes. Et ça, ça a été suivi au début du mois de décembre de deux ateliers de concertation : un qui a porté sur les activités économiques et l'autre sur les questions de mobilité.

35 On se retrouve ici ce soir, donc dans la première des activités du mois de janvier qui est un forum citoyen. Pour ceux qui n'étaient pas là cet après-midi, on a eu diverses conférences, divers conférenciers et panels qui sont disponibles, donc vous pouvez les réécouter et tout est disponible sur notre chaîne YouTube et sur notre site Web. Donc vous pouvez avoir le lien si vous les avez manqués.

40 La partie ce soir, au fond, elle a comme objectif de continuer à nourrir et à stimuler votre réflexion collective et individuelle sur la vision et les principes qui vont être mis au jeu par la Ville dans le cadre de cette consultation-là. On veut aussi faire appel à l'intelligence collective pour avancer.

45 Pour vous donner une idée de ce qui va se passer, la soirée va être divisée en deux parties. En premier, nous avons la chance d'avoir trois invités qui vont former un petit panel et rapidement, je dirais vous faire des présentations, des courtes présentations qui vont lancer la soirée sur à la fois comment est-ce qu'on transforme un centre d'achat, comment est-ce qu'on fait du transport de marchandises dans un contexte d'écoquartier, et également comment est-ce qu'on traite la saisonnalité dans un écoquartier?

50 Et après ça, il y aura une courte pause suivie d'ateliers créatifs. Vous pourrez faire des discussions en petits groupes pour faire un peu progresser votre réflexion et imaginer ce que pourrait être l'aménagement de ce quartier, ce qui pourrait être l'innovation dans ce quartier, ce qui pourrait être la mobilité à l'intérieur de ce quartier.

55 Nous aurons également, il nous reste, passé ce soir, trois étapes. Depuis le 19 janvier, on a ouvert les opinions en ligne. Donc vous pouvez aller directement répondre à des questions de la Commission qui sont en ligne et qui sont faites par thèmes. Donc offrir des courtes réponses à 250 mots ou moins directement sur le site de l'OCPM, mais vous pouvez aussi avoir une opinion plus étayée, plus large que vous nous faites parvenir soit par écrit ou que vous venez présenter vous-même à la Commission. Vous avez jusqu'au 6 février pour nous faire savoir votre intention

60

de présenter une opinion orale et écrite. Et le début des auditions, de mémoire, sera le 13 février dans les bureaux de l'OCPM ou le 17 février ici, au Ruby Foo's. Et au besoin, on pourra ajouter d'autres séances. Donc ne vous gênez vraiment pas pour venir en très, très, très grand nombre.

65

Et je dirais que ceci clôt ma partie de présentation et je passe la parole à notre animateur, monsieur Akos Verboczy. Bonne soirée.

M. AKOS VERBOCZY, animateur :

70

Merci beaucoup. Bonjour, bienvenue ou rebienvenue si vous étiez là déjà cet après-midi. Je m'appelle Akos Verboczy, je travaille à l'Office de consultation publique puis on m'a demandé d'animer les tables rondes aujourd'hui. Donc ça, c'est notre dernière table ronde ou votre première, dépendamment à quelle heure vous êtes arrivé.

75

Je ne vais pas répéter le sujet de la rencontre, de la table ronde, juste vous rappeler comment nous allons fonctionner. Les personnes ici vont partager leurs expertises et leurs réflexions une après l'autre et après, vous allez pouvoir leur poser des questions.

80

Sans plus tarder, je vais vous présenter notre première conférencière, il s'agit de Maude Marquis-Bissonnette qui nous arrive de la ville de Gatineau où elle est conseillère municipale, et elle n'est pas juste conseillère municipale, mais elle agit à titre de présidente de la Commission du développement du territoire de l'habitation et de l'environnement. Et elle est également membre de la Commission de développement économique et membre du conseil d'administration de la Société des transports de l'Outaouais, et membre du Comité de planification stratégique de la ville de Gatineau.

85

Donc on comprend que quand quelque chose se passe à Gatineau, vous êtes au courant. Mais elle est aussi, elle a fait des études au baccalauréat en sciences politiques puis après, une maîtrise en études urbaines à l'ENAP. Et complète actuellement, si j'ai bien compris, selon mes

90

notes, un doctorat en politiques publiques à l'Université de Carleton où sa thèse porte sur le rôle des villes dans l'accueil et l'intégration des nouveaux arrivants.

95 Mais comme chercheur, elle s'intéresse également aux enjeux de développement des grandes villes, notamment le développement économique et la gestion axée sur les résultats.

Alors on vous accueille et on vous applaudit.

Mme MAUDE MARQUIS-BISSONNETTE :

100 Merci, c'est gentil. Bonsoir, tout le monde, merci de m'avoir invitée. Je suis très heureuse d'être là, très heureuse d'avoir fait la route et de vous retrouver ce soir pour alimenter la belle discussion qui vous anime.

105 On en a eu une belle discussion dans le quartier que je représente concernant le méga centre, le fameux *power center* ou ce qu'on appelle souvent le *smart center*. Imaginez-vous un espace, un peu comme on en a partout au Québec, bien asphalté avec bien des *big box*, bien des espaces de stationnement, très peu de trottoirs, très peu d'endroits sécuritaires pour se promener à pied et en à vélo. Un peu le modèle tout à l'auto. Et dans mon quartier, le *smart center* est en fait
110 le visage, comme c'est par là qu'on y accède et tout le quartier en arrière, à partir du boulevard du Plateau et vers le nord jusqu'au Parc de la Gatineau, c'est un quartier résidentiel. Un quartier résidentiel mixte avec beaucoup d'unifamilial, mais il y a de plus en plus de densité qui se crée. Et les gens qui y résident – et c'est intéressant, je pense, de le mentionner – la clientèle, les gens qui restent, les citoyens du Plateau, c'est beaucoup des jeunes familles typiquement première
115 maison, un, deux enfants, fonctionnaires fédéraux, un bon revenu, des gens éduqués et des gens qui se déplacent beaucoup autrement qu'en voiture.

120 Le quartier du Plateau est environ à 10 minutes du centre-ville lorsqu'il n'y a pas de trafic. Donc c'est un quartier assez central, en plein développement, mais qui vit aussi des enjeux de développement durable.

125 Lors de ma campagne électorale de 2017, quand j'ai fait du porte-à-porte, les gens me parlaient de ce quartier-là, me disaient : « Bien, on va à l'épicerie, il y a la SAQ, il y a 300 mètres qui nous séparent, mais on prend notre voiture, parce qu'entre les deux, on ne se sent pas tout à fait à l'aise de marcher avec les enfants. Il n'y a pas de trottoir, les voitures roulent vite, il n'y a pas d'espace pour nous où aller. Puis en même temps, l'offre commerciale c'est uniquement des grandes surfaces. On n'a pas de petits cafés, on n'a pas de restaurants vraiment très intéressants. Et donc ça, ça nous plairait de voir les choses autrement. »

130 Le quartier du Plateau est aussi un quartier qui est très, très diversifié, 25% des gens sont nés à l'extérieur du Canada et nécessairement, il y a des besoins pour notamment des épiceries ethniques ou des surfaces, des plus petites surfaces pour des commerces un peu différents.

135 Et donc, c'est comme ça qu'a émergé l'idée de consulter les gens sur comment est-ce qu'on pourrait aménager autrement ce quartier-là pour le redévelopper, pour le rendre plus intéressant à la population puis nécessairement aussi plus intéressant pour les promoteurs. Donc j'ai fait campagne là-dessus. Quand j'ai gagné la campagne électorale, on a entamé cette démarche-là.

140 Ce qu'il faut dire aussi, c'est que c'est un modèle économique est en décroissance, ce type-là. Il y a beaucoup d'espaces qui sont libres dans le méga centre comme il l'est actuellement. Il devait y en avoir deux fois plus des commerces de créés, mais la demande s'essouffle. Ce qu'on sait, c'est qu'avec l'achat en ligne, ce qu'on appelle la dématérialisation de l'économie, on cherche, on magasine autrement. Donc on va vers les plus petites surfaces, des vitrines, puis on
145 cherche un peu plus une expérience au moment où on va faire ses courses, une expérience intéressante où on a l'occasion de passer un bon moment, pas seulement faire des achats.

150 Donc ça venait en quelque sorte combler un besoin. Puis je n'ai pas parlé des enjeux environnementaux, mais effectivement, les îlots de chaleur notamment sont assez importants.

155 Puis il y avait un peu ça. Si vous regardez bien les images, c'est ce qu'on appelle les chemins du désir. C'est-à-dire que vous voyez dans la neige qu'il y a des traces de pas, et ça, il n'y a pas juste une personne qui est passée, il y a plusieurs personnes qui passent. On voit l'image en haut – à ma droite en tout cas, je ne sais pas si c'est la vôtre... oui – c'est presque comme un trottoir qui s'est créé dans la neige, parce qu'il n'y a pas de trottoir, il n'y a pas d'espace pour les piétons. Et donc c'était aussi des symptômes qu'il y avait un besoin qui pouvait être comblé peut-être mieux.

160 Donc j'ai engagé la firme l'Arpent, qui est une firme de Montréal qui est un OBNL qui est installé ici, et on a établi ensemble un processus de consultation qui a mené à la production d'un rapport.

165 Ce qui est important de dire, c'est que les terrains n'appartiennent pas à la Ville. Donc ils appartiennent à 11 promoteurs immobiliers, ce qui amène son lot de défis parce qu'évidemment, la Ville n'a pas de levier outre que ses règlements d'urbanisme, et elle peut changer ses règlements d'urbanisme, mais elle ne peut pas forcer les promoteurs à s'y conformer, à moins qu'il y ait du redéveloppement.

170 Donc nécessairement, on parle d'un redéveloppement sur peut-être 25 ans ou quelque chose comme ça. Ça ne se fait pas à court terme, mais n'empêche, si on veut que ça se fasse, il faut que la réflexion démarre maintenant.

175 Également, il y avait une opportunité, parce que la Ville de Gatineau a adopté son schéma d'aménagement en 2015. Le schéma d'aménagement, c'est comme le contrat qui nous lie au gouvernement du Québec et ça dicte les grands principes du développement urbain dans une ville MRC qui est Gatineau. Et suite à l'adoption du schéma, on doit faire ce qu'on appelle la concordance, c'est-à-dire revoir l'ensemble des règlements d'urbanisme, plan d'urbanisme, plan de zonage, plan d'implantation, d'intégration architecturale. Et donc, ça nous permettait d'alimenter cette réflexion-là de la concordance dans le cadre de cette démarche-là.

180

185 On a fait un sondage, il y a eu plus de 800 participants en ligne puis on a fait ensuite deux ateliers de cocréation, qui a regroupé les citoyens, les développeurs. Donc les propriétaires des terrains, mais aussi les commençants qui y sont installés. Quelques résultats préliminaires du sondage. D'abord, ce qu'on se rend compte, c'est qu'il y a un petit peu plus de 90% des gens qui se rendent dans ce centre commercial là en auto. Ils se déplacent aussi à l'intérieur du centre commercial, malgré la proximité du commerce en auto, et ce, parce que c'est assez commode.

190 Pourtant, dans le Plateau, il y a plus de 40% des gens qui voyagent fréquemment en autobus. Il y a 4% des gens qui voyagent en bicyclette pour aller au travail ou aller à l'école, ce qui est énorme. C'est un des pourcentages les plus élevés sur le territoire de la ville en termes de diversité des modes de transport.

195 Ça, ce graphique-là est assez intéressant, parce qu'on a posé la question aux gens : qu'est-ce que vous pensez de l'offre de stationnement? Puis ce qu'on trouve, c'est qu'il y a 91,8% des gens qui trouvent qu'il y a trop d'espaces ou suffisamment d'espaces de stationnement. Ce qui est, ma foi, assez intéressant.

200 Puis au niveau de l'offre commerciale, on a demandé aux gens qu'est-ce qu'ils en pensaient. Évidemment, les gens fréquentent beaucoup ce centre-là. C'est là où ils font l'épicerie, où ils vont à la pharmacie, les achats du quotidien c'est à cet endroit-là. Ils apprécient le centre commercial parce qu'il est proche. Il y a un sentiment de sécurité, mais au niveau de la diversité des commerces, au niveau de la sécurité des déplacements à pied, de la qualité des espaces publics, de la présence de la verdure, l'offre de divertissement – donc autre chose que des commerces, les services, tout ça – c'est absent. L'ambiance, l'architecture, les lieux de rencontre, tout ça, c'est absent et on nous l'a bien mentionné.

210 On a fait deux ateliers de cocréation qui regroupaient donc ces gens-là et on a invité les gens à vraiment repenser collectivement les espaces. On leur a expliqué la démarche. Vous avez des images. Donc on a mis des dessins géants de cet espace-là puis on les a invités à repenser autrement, à mettre du vert, à créer des espaces publics, à rajouter des commerces, rajouter de la

215 hauteur, créer de la mixité et vraiment repenser autrement ces espaces-là. Puis on a vraiment mélangé tout le monde. Ce qui, je pense, crée davantage de convergence. Puis des fois, on a l'impression peut-être que la vision des promoteurs est incompatible avec celle des citoyens, mais là, on a bien vu que lorsqu'ils avaient l'occasion de discuter, il y avait certainement, très certainement des points de convergence.

220 Et les résultats. Donc évidemment, c'est un espace commercial autrement qui a été pensé. L'idée – puis je l'aborderais en six thèmes – c'est de diversifier l'offre commerciale. On veut revoir le zonage, on va le faire dans le cadre de la concordance. On veut créer un espace de mixité, donc pas juste des grandes surfaces, mais des plus petits commerces. Il a été question de marché public, d'épicerie ethnique notamment pour convenir aux besoins des citoyens.

225 Puis je vous partage quelques images, notamment certaines qui viennent du parc Lansdowne à Ottawa, il y a une forte mobilisation citoyenne là, dans cet endroit-là. C'est un quartier résidentiel, le Glebe, où il y avait un projet de *smart center*. Finalement, il n'y a aucun stationnement de surface. C'est un endroit mixte. On peut aller prendre une bière à cet endroit-là, il y a des marchés, il y a des activités, ils ont préservé des bâtiments patrimoniaux qui étaient déjà en place, c'est plutôt intéressant.

230 C'est sûr que la mixité des fonctions est aussi un autre objet qui a été abordé, et ça, c'est un peu, on ne se le cachera pas, la carotte pour les promoteurs. Parce qu'eux autres, augmenter la densité, ça permet de rentabiliser les espaces, mais pour les citoyens, ça permet de négocier autre chose en échange, c'est-à-dire notamment des lieux intéressants pour se retrouver.

235 Donc ce qu'on a cherché à créer également, c'est des espaces publics, conviviaux et rétentifs, soit de favoriser les rencontres, les échanges, le plaisir, le divertissement. Mettre en place des lieux, des équipements, de la programmation. Vous voyez sur la carte, avec des espaces bleus, ça c'était dans le rapport, c'est des espaces suggérés pour créer ces lieux de rencontre là. À droite, on voit un parc. Souvent, en Europe, on va voir ça, des endroits très commerciaux où c'est bondé. Mais au milieu de tout ça, il y a un parc, les enfants jouent, les

240

parents sont assis autour, prennent un café. Peut-être qu'on peut créer davantage de mixité dans ce type d'espace.

245 Et pour ça, il faut entre autres, dans notre rapport, on identifie des solutions comme optimiser l'éclairage, identifier des voies de passage plus claires pour les piétons, mieux définir quels espaces appartiennent à l'auto, quels espaces appartiennent aux piétons ou aux cyclistes, ajouter de la signalisation, du mobilier urbain, des fontaines d'eau, des jeux d'eau, des plantes, des bacs de plantes comestibles, tout ça.

250 Deux images ici. Donc un autre aspect, c'est de faire réapparaître la nature. Le Plateau c'est un peu le grand milieu humide entre l'ex-ville de Hull et l'ex-ville d'Aylmer, qui ont aujourd'hui été fusionnées. Donc c'est des milieux humides, c'est des réseaux d'eau. Il y avait aussi beaucoup d'espaces vers nécessairement et l'idée c'est de les faire réapparaître dans cet espace public là.

255 Comme quoi en politique, on gagne puis des fois, on perd. Aujourd'hui, sur le plus grand espace vert que vous voyez dans l'image à droite, il y a un projet qui a été déposé par un promoteur. Il n'y a pas beaucoup de verdure qui est préservée. C'est difficile pour moi de faire face à ça parce que les règlements n'ont pas encore été changés, donc c'est un projet qui est conforme. Toutefois, on en gagne. Cette semaine, la Ville de Gatineau a voté une réglementation très stricte. On vient d'adopter des mesures extrêmement sévères en termes de stationnement. On vient d'imposer les pourcentages de canopée, 40% de stationnement... 40% de couverts végétaux sur nos stationnements. On vient d'ajouter des lieux végétalisés, diversifier la verdure, on réduit le gazon, on augmente le type de plantes, le type d'arbres obligatoires. On vient
260
265 augmenter la perméabilité des sols, réduire l'IRS. Donc ça, c'est l'indice de réflectance solaire.

270 Alors on a les mesures les plus strictes aujourd'hui en matière de stationnement écoresponsable. Je suis assez fière, parce que c'est ma commission qui a fait ça, puis on vient aussi d'ailleurs de rendre obligatoires les toits verts. On est la première ville au Québec à avoir rendu obligatoires les toits verts, on l'a fait cette semaine. Alors on en gagne et on en perd.

275 Et le dernier aspect qui a été abordé dans le cadre cette consultation, c'est la question de la mobilité et de l'accessibilité et également de la connectivité avec tout le quartier. Cet espace-là fait dos au quartier, donc les commerces ne font pas face à la rue, mais vraiment face au stationnement. Et ça, c'est vu comme un défi. Donc c'est vraiment d'augmenter la connectivité. Il y a un citoyen qui a dit : « L'identité du Plateau commence là où la voiture s'arrête » puis c'est plutôt intéressant.

280 Il faut sécuriser les transports actifs, très clairement, créer des espaces de rangement pour les vélos. Et il y a une opportunité qui est celle d'un tramway sur lequel on travaille et qui passerait sur le boulevard du Plateau, donc juste en arrière. Mais voilà.

285 Alors ce n'est pas parfait, ce n'est pas fini, mais on avance. Avec la concordance, ça va nous permettre d'aller plus loin. Et ce qui est clair pour moi, c'est qu'on va continuer d'impliquer toute la collectivité dans le redéveloppement de cet espace-là. Merci.

M. AKOS VERBOCZY :

290 Merci beaucoup. Alors beaucoup de choses qui font écho à ce qui pourrait se faire dans le quartier ici. Nous y reviendrons.

295 Maintenant, on va écouter monsieur Victor Char qui est urbaniste et professionnel agréé LEED. Il est conseiller en mobilité urbaine chez Jalon Montréal, puis je pense qu'il va nous dire un peu ce que fait Jalon Montréal. Il a oeuvré dans le milieu du développement immobilier durable et du service-conseil en urbanisme. Il s'intéresse aux composantes socioculturelles et surtout à la mobilité et au design urbain des villes. Selon lui, l'un des principaux enjeux des sociétés modernes est de permettre à leurs populations de se mouvoir de façon efficace. Une ville congestionnée est une ville qui n'est pas fonctionnelle, dit-il. Alors là, il va nous expliquer ça en détail.

300

Accueillons-le.

M. VICTOR CHAR :

305 Merci Akos. Donc peut-être commence par notre identité, qui sommes-nous. Jalon
Montréal est un organisme à but non lucratif créé par la Ville en 2017. La mission est d'accélérer
l'émergence et les solutions d'innovation en ralliant les partenaires à l'écosystème de la mobilité
urbaine de demain.

310 Je vous propose à l'agenda aujourd'hui, cinq points : composantes de la mobilité urbaine,
les enjeux liés à la livraison de marchandises en milieu urbain, les pistes de solution, un retour
sur le projet Colibri et les prochaines étapes de la planification.

315 Premièrement, composantes de la mobilité urbaine. Mobilité urbaine, c'est deux
éléments : c'est la mobilité des personnes, c'est la mobilité des marchandises. Dans un contexte
d'un développement urbain qui est sensible aux enjeux environnementaux et climatiques, on se
doit d'apporter des changements structurants, systémiques, radicaux et aux pratiques de
livraison de marchandises. C'est primordial. En plus, l'urgence de planifier, de designer et de
vraiment réfléchir à comment on déploie ces solutions dans un nouveau quartier.

320 Donc de plus, l'importance et l'enjeu principal est de diminuer le nombre de camions qui
n'ont pas besoin d'être en ville. On ne parle pas de besoin quand on parle de camions qui livrent
un paquet Amazon dans un camion qui est à moitié vide.

325 C'est une réflexion qui est déjà bien entamée par le rapport du groupe de travail et
Namur-De la Savane. Donc les décisions associées à la mobilité doivent s'appuyer sur une vision
d'ensemble, un milieu de vie complet et connecté. Et puis l'enjeu principal des recommandations
est d'améliorer la situation du secteur en termes de mobilité. Par contre, il est important de
considérer ces objectifs en ayant la mobilité des marchandises en tête.

330

335 Les enjeux liés à la mobilité des biens. Donc on le sait, on a des habitudes qui nous coûtent cher. L'impact de la livraison de marchandises en ville est visible, il est palpable, les voies sont congestionnées, les stationnements illégaux en double des camions sur les artères principales. L'augmentation du CO₂, la pollution atmosphérique, des accidents, des échecs de livraison. Donc on imagine le papier qu'on vient coller sur notre porte qui engage un deuxième déplacement par la personne pour aller à la pharmacie du coin. Puis c'est des conditions aussi de travail. On se met peu dans la position inverse, mais c'est des conditions de travail qui sont souvent déplorables pour les livreurs.

340 Le contexte géographique du quartier Namur-De la Savane. C'est un contexte qui se dit accentuer d'enjeux. Donc le secteur est situé entre les autoroutes 15 et 40, il y a deux voies ferroviaires. C'est aussi situé en bordure de la gare de triage du Canadien Pacifique. Et les stations de métro sont peu accessibles. On les retrouve de l'autre côté de l'autoroute 15. Donc c'est des enjeux potentiels qui sont accentués par le contexte géographique. On pense par exemple à la difficulté d'accès des gens et des marchandises au secteur, la nécessité d'une meilleure connectivité, nécessité d'indépendance et d'autosuffisance.

350 Quelques pistes de solution. La Ville de Montréal a mandaté Jalon en 2018 pour vraiment rassembler tous les acteurs de la livraison de marchandises dans l'écosystème, que ça soit du Purolator, DHL, UPS, jusqu'au petit restaurateur de quartier, tout le monde a été consulté, avait comme prémisses le refus du statu quo. Donc une acceptation de tout le monde qui dit que ça ne va plus, la livraison de marchandise en ville. Puis l'objectif était de collecter les enjeux et les douleurs pour en faire des intérêts communs qui, ensuite, nous ont permis d'imaginer 26 pistes de solutions qui ont été cocrées avec ses acteurs pour ensuite les évaluer selon l'efficacité potentielle, la rapidité de mise en oeuvre et la désirabilité.

360 Quelques pistes de solutions qui sont proposées. Bien, c'est le vélo-cargo et le mini-hub – on y reviendra un peu plus tard dans la présentation – la livraison de nuit avec des camions électriques, des casiers électroniques et la certification de livraison verte. Le point d'interrogation représente ce qu'on peut encore imaginer ensemble comme pistes de solution.

365 Donc le modèle existant ne fonctionne plus. Les marchandises à livrer sont transportées depuis des entrepôts à l'extérieur des villes dans des camions qui sillonnent nos quartiers. C'est plus de congestion, c'est plus d'émission GES, plus de bruit, plus de coûts et moins rapide. Le modèle qu'on survole aujourd'hui, c'est la solution mini-hub. Donc mini-hub, c'est des camions aussi qui amènent de la marchandise dans un secteur central de la ville qui permet un transbordement vers des vélos-cargos pour ensuite, eux, couvrir la portion du dernier kilomètre. Donc ça permet une réduction des camions au centre-ville. C'est moins de congestion, les trajets en camion sont diminués – ceux qui sont inutiles – et moins d'émission de GES, moins de bruit, 370 c'est plus rapide et c'est plus efficace.

375 Petit retour sur le projet Colibri. Donc en 2019, septembre 2019, Jalon Montréal a collaboré avec l'arrondissement Ville-Marie pour lancer un projet pilote pour mesurer les données avec cinq acteurs connus de la livraison de marchandises à Montréal. Ça nous a permis de mesurer les données et les performances mesurées suivantes : donc sur une base de 7 500 colis qui ont été livrés, on parle de 45% de réduction d'émission de gaz à effet de serre et une quinzaine de camions en moins sur les rues du centre-ville sur une base hebdomadaire.

380 La livraison en vélo-cargo a des points positifs. C'est une grande efficacité à des heures de congestion. Donc les vélos peuvent avoir la flexibilité de se promener sur la rue, mais aussi sur piste cyclable. C'est une agilité et une rapidité pour se stationner et c'est moins d'émission GES. Par contre, la ville aujourd'hui n'est pas nécessairement conçue pour accommoder pleinement ce potentiel. Donc il y a des freins au potentiel qu'on a pu identifier : manque de place sur les pistes cyclables, un état général de la chaussée à Montréal qui est assez déplorable, un 385 partage de l'espace public avec les automobilistes et les camionneurs qui est à revoir.

L'opportunité ici pour le quartier Namur-De la Savane, c'est de réfléchir tout de suite au design urbain ayant prévu des livraisons de marchandises à vélo-cargo. C'est une réglementation adaptée pour faciliter la livraison décarbonée, et c'est une volonté des citoyens, c'est une volonté

390 des employeurs, des commerçants du secteur de mettre de l'avant et participer à certaines initiatives.

395 Les prochaines étapes et la planification. La façon qu'on le voit, on le sait, le contexte est favorable au déploiement des nouvelles solutions. Petit rappel de la problématique, la demande est à la hausse au Québec, les commandes en ligne c'est une hausse de 27% en 2019. Les acteurs de la livraison de marchandises n'arrivent pas à suivre la demande. Il y a une crise. C'est un espace urbain qui est de plus en plus contraint puis c'est l'atteinte des externalités négatives qui sont aussi atteintes.

400 L'opportunité pour le quartier Namur-De la Savane, c'est les citoyens qui sont au coeur de la démarche. C'est un quartier qui est encore à l'étape de la planification. C'est une ville et un arrondissement qui veut s'investir et réfléchir à une matière d'urbanisme innovante. C'est un élan à saisir pour le futur de la mobilité urbaine et c'est une opportunité d'illustrer les faux freins. Donc faux freins en voulant dire l'hiver, par exemple, on a souvent l'impression que l'hiver peut être un frein pour la livraison de marchandises à vélo-cargo. Pourtant, les vélos-cargos sillonnent les villes, la Ville de Montréal depuis le début de l'année.

405 Et l'efficacité de ces vélos aussi, c'est un faux frein. S'adresser aux vrais obstacles. L'obstacle principal, c'est l'aménagement urbain et la réglementation qui est à revoir.

410 Potentiel. Finalement, le potentiel est de standardiser des initiatives. Donc ce qui m'a amené ici ce soir, c'était de réfléchir et de vous partager notre intérêt de voir l'urgence de réfléchir au design global. C'est l'ensemble des éléments qui contribuent à une vie de quartier agréable, la mobilité des personnes, mais aussi la mobilité des biens.

415 Merci beaucoup.

M. AKOS VERBOCZY :

420 Merci beaucoup. Très intéressant. Et pour terminer la table ronde, c'est Louis Mazerolle
qui va prendre la parole. Louis Mazerolle est urbaniste, il est titulaire d'un baccalauréat en
urbanisme et d'une maîtrise en design urbain. Il s'intéresse particulièrement aux questions de
villégiature, de morphologie urbaine, de transport actif et de conception d'espaces publics à
425 l'échelle humaine, notamment en contexte hivernal. Une question qu'on n'a pas discutée encore
aujourd'hui, je peux vous dire.

 Sa formation et ses expériences professionnelles et son parcours l'ont amené à
contribuer à divers exercices de design urbain, de planification, de modifications réglementaires
et d'études dignes de mention.

430

 Alors là, il va nous conseiller, nous. Alors on vous écoute.

M. LOUIS MAZEROLLE :

435 Merci beaucoup. Ça me fait plaisir de vous parler, de vous parler d'hiver. Moi je suis
quelqu'un qui adore l'hiver et c'est une thématique que je travaille beaucoup dans le cadre de ma
pratique professionnelle.

 Donc je vais commencer avec ça en disant : mon pays ce n'est pas un pays, c'est l'hiver.
440 C'est une citation que j'aime beaucoup et qui reflète le fait qu'en tant que Québécois, Canadien,
c'est quelque chose, l'hiver, qui est quand même très ancré dans notre identité. Malgré ça, c'est
quand même étonnant, mais c'est une bonne nouvelle en même temps qu'on parle encore de
comment est-ce qu'on devrait construire la ville en hiver 400 ans plus tard.

445 Alors il y a quelques exemples de lieux qui ont misé sur l'hiver, sur la neige pour forger
leur identité, leur attractivité. En France, quand on parle de la neige, on parle de l'or blanc, ça

apporte beaucoup de touristes et donc beaucoup d'argent. Donc l'hiver peut être quelque chose d'extrêmement positif et pas seulement une contrainte à l'aménagement.

450 Il y a deux villes ailleurs au Canada qui ont pris ça de front, en fait, la question de l'hiver et qui ont décidé de voir comment est-ce qu'on peut aménager l'hiver de façon... aménager la ville en fonction de l'hiver de façon un peu plus systématique. Il y a Fort Saint John qui est dans le nord de la Colombie-Britannique dans un endroit qui a des hivers assez rigoureux, qui a regardé, il y a de ça déjà plusieurs années, comment est-ce qu'on peut aménager la ville d'une
455 meilleure façon.

Et à une autre échelle, il y a la ville d'Edmonton qui, il y a de ça seulement quelques années, s'est dit : « Bon, bien, qu'est-ce qui nous différencie des autres grandes villes nord-américaines? » C'est pas mal l'hiver. C'est la ville, la grande ville la plus au nord en Amérique du
460 Nord. Donc ils ont pris ça de front et ont travaillé autant au niveau de l'identité que du design urbain de la ville pour voir comment est-ce qu'on peut prendre ça en considération d'une meilleure façon.

Donc dans un écoquartier ou dans la ville de façon générale, il y a des éléments, des enjeux liés à la nordicité, liés à l'hiver qu'il faut tenir compte. La lumière. L'hiver, il fait noir beaucoup plus longtemps. Donc il faut composer au fait de l'absence de lumière. On n'en a pas beaucoup, ça crée des problèmes psychologiques aussi. Donc les gens ont beaucoup plus de dépressions en hiver, entre autres liées au manque de luminosité.

470 Toutes les questions de confort également. En hiver, quand il fait moins 20 puis il y a un vent de 50 km/h puis il y a de la neige puis du grésil, ça pince un peu. Donc il faut tenir compte de ça puis aménager la ville d'une meilleure façon pour combattre un peu ces éléments d'inconfort là.

475 Il y a toutes les questions d'animation. Donc l'animation de l'espace public, de la ville en générale. En hiver, les gens passent moins de temps dehors. Bien, il faut trouver des solutions

pour les faire sortir pour que la ville continue d'être animée, notamment dans les espaces où il y a des commerces. Donc on ne veut pas que les commerces vivent durant l'hiver, donc il faut animer les espaces pour que les gens continuent de consommer.

480

Et enfin, l'entretien. Je ne vous le cacherais pas, l'hiver, quand il y a beaucoup de neige, il faut entretenir les trottoirs, il faut entretenir les rues. Si on ne tient pas compte de l'entretien, on n'aura pas des espaces confortables ni des espaces animés.

485

Donc on en fonction des quatre enjeux dont je viens de vous parler, je vais vous parler de sept recommandations que je vous propose pour aménager tout le quartier – donc le quartier ici, mais également la ville en général – d'une meilleure façon pour tenir compte de l'hiver.

490

Donc numéro 1. C'est une bonne idée d'urbanisme en général, mais de planifier un quartier qui est compact et qui est mixte. Pourquoi? Si c'est un quartier qui est compact et mixte, on réduit énormément les distances pour les déplacements. Déjà là, en partant, en hiver, c'est assez un avantage de pouvoir accéder à des commerces de proximité à seulement quelques centaines de mètres plutôt qu'à franchir des grandes, grandes distances.

495

Il y a également tout un enjeu au niveau de la consommation d'énergie. Donc une ville qui est compacte perd beaucoup moins de chaleur. Donc en hiver, il faut se coller un petit peu, c'est ça qu'il faut faire également au niveau de la ville. Donc avoir une ville qui est un petit peu plus compacte.

500

Il y a également un avantage qui est un avantage économique. La ville qui est compacte est beaucoup plus rentable. Donc au lieu de s'étaler, il faut faire une ville qui est beaucoup plus compacte et de cette façon-là, on réduit les dépenses énormément, les dépenses collectives. Donc ça permet une meilleure rentabilité au niveau de la ville pour la taxation. Donc moins de dépenses puis plus de revenus, donc on a une ville qui est beaucoup plus fiscalement profitable.

505

510 Donc deux exemples que je vous présente là, c'est des quartiers, des écoquartiers que la Ville de Québec développe. Pour vous donner une idée de c'est quoi la compacité, c'est quoi la mixité. Donc le premier exemple, celui qui est à gauche, prévoit des commerces dans une partie un peu plus proche, un peu plus au sud, donc en bas de l'image, et des logements, des bâtiments multifamiliaux d'à peu près 10 étages sur la partie à l'arrière. Et celui à droite, en fait, c'est l'écoquartier Pointe-aux-Lièvres dans le quartier Saint-Roch. Donc déploie un paquet de bâtiments qui vont de la maison de ville aux bâtiments multilogements, et ça, face à un grand parc, donc un grand espace public intéressant sur le bord de la rivière Saint-Charles.

515 Donc deuxième point qui est vraiment important, c'est de connecter et de perméabiliser les réseaux piétonniers. Donc ce qu'on a remarqué avec le développement de banlieues en général, c'est toutes les rues en tire-bouchon, en cul-de-sac, ça allonge énormément les distances à franchir. Ce qui fait qu'il faut se déplacer en voiture, parce que les distances sont trop longues pour se rendre à l'épicerie ou à l'école. Donc un réseau qui est une trame qui est très, 520 très connectée, souvent une trame octogonale et beaucoup plus intéressante pour les déplacements piétons.

525 Donc plus il y a de passages, de rues, de ruelles qui permettent de perméabiliser le réseau piétonnier, plus c'est intéressant. Encore faut-il l'entretenir en hiver. Donc si ces chemins-là sont bloqués par la neige en hiver, on ne règle pas le problème. Donc il faut avoir un réseau qui fonctionne à l'année.

530 Troisième point, d'intégrer la lumière. Comme je l'ai dit, le manque d'ensoleillement en hiver joue pour beaucoup dans la qualité de vie des gens. Donc quand on parle de ville compacte, de ville dense, il faut quand même tenir compte de l'ensoleillement naturel dans les espaces publics. Donc la hauteur des bâtiments, la largeur des rues va avoir énormément d'impact pour préserver l'ensoleillement. Mais également, il y a beaucoup de lumière qui peut être créée par les bâtiments eux-mêmes. Des vitrines commerciales par exemple peuvent créer énormément de lumière sur l'espace public puis rendre ça très, très intéressant pour les piétons 535 qui circulent sur les rues.

540 La lumière peut également être carrément un élément pour rendre notre quartier plus attractif. Il y a beaucoup de rues commerciales, à Montréal comme ailleurs au Québec ou ailleurs dans le monde, qui misent de plus en plus sur un éclairage qui est original pour attirer les gens à venir sur ces rues-là en particulier ou sur ces espaces publics là.

545 Parallèlement à la lumière, toute la question de la couleur. Il y a beaucoup de villes nordiques qui utilisent beaucoup la couleur de façon très traditionnelle et ça rend la ville beaucoup plus attractive, mais également joyeuse dans les mois d'hiver qui peuvent être parfois un peu gris.

550 Quatrième point, c'est d'adapter la végétation. En fait, quand on dit d'adapter la végétation, il y a plusieurs éléments. Il y a d'abord d'avoir de la végétation qui permet d'optimiser l'ensoleillement dans les bâtiments. Par exemple, si on a des arbres feuillus autour d'un bâtiment, en été, on va venir créer de l'ombrage à l'intérieur, donc un effet climatiseur. Mais en hiver, l'ensoleillement peut rentrer parce que les feuilles ne sont pas là.

555 D'un autre côté, comme je vous disais au niveau du confort, c'est quand même intéressant quand on n'a pas le vent dans la face en hiver. Donc d'avoir des espaces publics où, par exemple, on pourrait avoir un peu plus des fois des conifères qui permettent de créer des brise-vent. Donc planter le bon arbre au bon endroit, c'est très important dans la planification des espaces publics.

560 Donc un peu en parallèle, créer des barrières contre le vent. Je vous ai parlé de la végétation qui est déjà un gros point dans les espaces publics, mais il faut penser aussi aux impacts éoliens que peuvent avoir les bâtiments. Donc quand on construit une tour ou un bâtiment d'un certain gabarit, il faut essayer d'éviter que les vents qui sont plus en altitude soient rabattus dans la rue ou sur les espaces publics puis rendent ces espaces-là complètement désagréables et inconfortables. Donc si on veut que les gens continuent à profiter des espaces publics en hiver et passer du temps dans ces espaces-là et que ça soit confortable, créer une certaine barrière qui
565 soit autant au niveau du gabarit des bâtiments que des éléments architecturaux.

570 Sixième élément, c'est d'ajouter de la chaleur. En hiver, même s'il fait froid dehors, des fois juste de voir un feu de foyer ou un élément qui crée de la chaleur comme ça, des fois juste au niveau psychologique, juste l'effet visuel, des fois ça aide à augmenter le confort psychologique. Il y a des villes comme à Edmonton ou même Winnipeg qui créent un évènement annuel où ils offrent aux artistes et aux designers la possibilité de créer des installations qui permettent de créer des petits espaces publics ou, par une espèce de verrière ou par un foyer, permet aux gens de se réchauffer dans les lieux publics.

575 Il y a beaucoup d'endroits de villégiature. On peut penser à Mont-Tremblant qui met carrément des foyers publics dans leurs espaces publics pour les rendre plus chaleureux, plus agréables, plus confortables en hiver. Pourquoi est-ce qu'on ne pourrait pas en avoir également en milieu urbain?

580 Par la suite, programmer l'espace public. Donc on peut le programmer de diverses façons. L'évènementiel aide beaucoup à animer en hiver. Les marchés de Noël sont un truc, mais il peut également y avoir des tournois de hockey sur une patinoire de quartier, ça fonctionne très bien. Et les animer de façon ludique est une excellente façon de renouer avec notre petit nous intérieur jeune qui adorait jouer dans la neige en hiver. Donc il y a des éléments très, très simples
585 qui peuvent être faits pour rendre ça un peu plus ludique en hiver.

590 Donc un court exemple, en fait, d'un projet qu'on a fait à Chibougamau. Donc là-bas, les hivers, c'est vraiment six mois par année et ce n'est pas des blagues. Donc Chibougamau a changé son image de marque.

M. AKOS VERBOCZY :

Le paradis, quoi?

595 **M. LOUIS MAZEROLLE :**

Donc ils ont changé leur image de marque pour jouer sur l'attitude nordique qui est leur nouveau slogan, donc le 49^e parallèle. Donc pour vraiment mettre ça en valeur et dans le cadre du PPU, donc le Programme particulier d'urbanisme de leur centre-ville, on a essayé de mettre ces éléments-là carrément en valeur par l'éclairage public, par du mobilier urbain qui tenait compte justement de l'orientation puis la protection du vent. Donc il y a plusieurs éléments comme ça qu'on a essayé de mettre en place en milieu urbain. Et bon, ça commence à prendre forme d'une année à l'autre.

605 Donc voilà. Je vous remercie.

M. AKOS VERBOCZY :

610 Merci beaucoup. Il nous reste 10, 15 minutes pour une période de questions. Alors si vous voulez poser des questions, vous êtes invités à venir au micro pour poser des questions. Puis en attendant, j'ai une question à tous les trois sur l'échéance de tous ces beaux projets, de ces plans-là – que ça soit la transformation d'un centre d'achat, que ça soit de changer les façons de distribuer du courrier, de la marchandise dans un quartier ou même sur l'échelle d'une ville, si c'est votre ambition, et pour la construction de nouveaux quartiers, adapter nos façons de faire à l'hiver – si pour vous, c'est quelque chose qui se planifie en continu, qui peut être décidé dès le départ? Est-ce que c'est quelque chose que nos enfants et nos petits-enfants verront? Alors on vous écoute, monsieur Char.

620 **M. VICTOR CHAR :**

Donc pour l'initiative vélo-cargo, mini-hub, c'est une initiative en continu. Donc l'objectif, c'est de pérenniser le projet pilote qu'on a présentement avec l'arrondissement Ville-Marie. L'objectif aussi, c'est que le Colibri fasse des nids ailleurs dans la ville. On veut que cette initiative

625 se fasse pour la portion du dernier kilomètre, mais un peu partout dans la ville. Donc c'est en continu et on travaille fort pour que ça devienne des initiatives qui sont complètement pérennes.

M. AKOS VERBOCZY :

630 Ce n'est pas un projet pilote pour vous. Pour vous, c'est quelque chose...

M. VICTOR CHAR :

635 On est en phase de test. Ce qu'on arrive à confirmer pour l'instant, c'est qu'il y a une efficacité, il y a des mesures à prendre pour améliorer la situation, surtout quand on a l'opportunité de repenser un quartier. Oui, on est en projet pilote en vue de pérenniser cette initiative.

M. AKOS VERBOCZY :

640 Merci.

M. LOUIS MAZEROLLE :

645 Bien, je peux enchaîner. Combien de temps ça peut prendre? Tout dépend, en fait, je pense, à mon avis, de qu'est-ce qu'on a comme existant. Donc si c'est un quartier qui est complètement construit, ça peut être plus difficile d'y faire des modifications. On peut y faire un paquet d'adaptations, mais quand on arrive sur un site qui est grandement à repenser, là il y a une opportunité qui est absolument géniale, en seulement quelques années de faire quelque chose qui est tout de suite très intéressant.

650 **M. AKOS VERBOCZY :**

Et madame Marquis?

Mme MAUDE MARQUIS-BISSONNETTE :

655

Bien, c'est sûr que nous, la première étape, c'est de changer les règlements. D'ici un an, ce sera bien terminé, normalement. Donc nécessairement, les promoteurs devront se conformer à nos nouveaux règlements.

660

Pour ce qui est du redéveloppement, moi j'avais donné comme échéancier 25 ans. Mais c'est sûr que c'est très hypothétique dans la mesure où, bon, il y a la durabilité des bâtiments, il y a certains bâtiments là-dedans qui ont une durabilité de vie d'environ 40 ans, ce qui est très court. Comme un cinéma par exemple, ça ne vit pas très longtemps, un cinéma, que j'ai appris, du moins les grandes chaînes.

665

Alors il y a ça. Il y a la volonté aussi des citoyens puis la pression citoyenne. Ce qu'on voit, c'est que les marchands doivent aussi s'adapter à l'offre. Tu sais, quand les gens ne veulent plus acheter suremballé, mais ils veulent acheter en vrac puis réduire leur empreinte écologique puis ils ne veulent plus utiliser leur auto pour aller magasiner ou ils veulent que leur tomate, bien, c'est encore plus cool qu'elles viennent du toit de l'épicerie plutôt qu'elles viennent de serres à l'autre bout du Québec.

670

Donc je pense que ça va dépendre de la pression des citoyens. Puis peut-être que je suis trop optimiste, mais ça va dépendre aussi beaucoup de la volonté des citoyens puis je pense que les entreprises vont s'adapter au marché aussi au rythme où ça va aller. Je pense que pour nous, le train, d'ici 8 ans environ, devrait aussi représenter une opportunité de développement.

675

Mais on va saisir les opportunités puis on va s'adapter sur une vision de 25 ans. Le projet va avoir le temps d'évoluer aussi.

680

M. AKOS VERBOCZY :

Merci. Madame Louise?

685 **Mme LOUISE CONSTANTIN :**

Bonjour, Louise Constantin. Moi aussi je suis une fille d'hiver, je suis née en février. Et je trouve que vous n'avez pas été juste envers l'hiver, parce que vous dites qu'on manque de lumière. C'est faux. C'est en novembre qu'on manque de lumière. Et en hiver, avec la neige, la lumière revient.

690
695 Bon, trêve de plaisanterie. J'avais deux petites questions. Vous n'avez pas mentionné parmi les moyens un projet que la Ville avait voulu mettre en place et que finalement, elle n'a pas réalisé, des trottoirs chauffants. On a parlé de transport actif tout l'après-midi, mais un des obstacles au transport actif, ce n'est pas tant la neige que la glace. Et avec les changements climatiques ça semble devenir...

M. AKOS VERBOCZY :

700 La norme.

Mme LOUISE CONSTANTIN :

705 La norme, et avec beaucoup de difficultés de déplacement puis d'accidents. Puis ma deuxième remarque, question, c'est au sujet des points de chauffage, des braseros. Bien, il m'est venu à l'idée qu'un des grands problèmes qu'on a dans nos villes, c'est l'itinérance. Il me semble qu'en hiver, ça serait aussi peut-être quelque chose à offrir pour un petit peu soulager les gens qui sont dans la rue.

710 Alors je ne sais pas si c'est quelque chose à considérer, là?

M. LOUIS MAZEROLLE :

715 Excellent point, effectivement. Des points, des mini constructions, des installations qui permettent de créer des micros lieux de chaleur, pourquoi pas, pour les gens qui sont dans l'itinérance. On pourrait même penser également à repenser les abribus pour que les gens qui attendent l'autobus soient dans des micros espaces qui captent la chaleur du soleil pour créer des micros lieux de chaleur.

720 Pour ce qui est des trottoirs chauffants, c'est quelque chose qui peut être intéressant. Mes premières observations, c'est que, un, ça coûte très, très cher. Ce qui fait que, est-ce que c'est le meilleur investissement pour améliorer la mobilité active en hiver? C'est encore un questionnement que je me pose, je ne suis pas convaincu encore.

725 Et le deuxième élément, c'est que les trottoirs chauffants ne règlent pas le problème aux intersections. Donc aux intersections, c'est souvent là que c'est le plus difficile de franchir un ourlet ou une flaque d'eau qui est à moitié gelée. Bien, on n'est plus sur le trottoir à cet endroit-là et la chaussée, on peut difficilement la chauffer parce qu'avec tous les véhicules lourds et tout, ce serait endommagé trop facilement. Donc ça ne réglerait seulement qu'une partie du problème, à mon avis, à un coût qui est très, très élevé.

730

 Donc il y a beaucoup de questionnements encore à avoir de ce côté-là. Est-ce qu'il faut complètement fermer l'idée? Probablement pas. Si on crée un réseau piétonnier où il y a peu de véhicules qui circulent, ça pourrait probablement être une initiative qui serait à considérer.

735

M. AKOS VERBOCZY :

 Je pense que madame Marquis avait un élément aussi?

740 **Mme MAUDE MARQUIS-BISSONNETTE :**

Oui, sur les trottoirs chauffants. Nous autres, on a un projet commercial, en fait, un projet mixte commercial, bureaux, résidentiels où il va y avoir des trottoirs chauffants – c'est en construction, dès le printemps, ça sera ouvert – puis le calcul du promoteur... Il faut dire que c'est
745 un nouveau projet, je pense que c'est beaucoup plus facile à mettre en place quand c'est nouveau. Alors peut-être que dans le cas de ce projet-là, il y a une opportunité.

Le calcul du promoteur dans ce cas-ci était de dire – puis évidemment, il y a une conscience environnementale derrière ça – mais c'était de dire que, un, ça allait réduire ses coûts
750 de déneigement nécessairement, ça allait amener plus de monde dans ses commerces. Puis lui, il a tout un système de chauffage qui faisait en sorte que c'était pensé adéquatement.

Mais je pense que c'est une opportunité puis je pense qu'on est rendu là. Un des grands défis – puis au Conseil municipal, on le vit, là – la glace sur les trottoirs, les citoyens nous disent :
755 « Oui, mais vous voulez qu'on se déplace autrement qu'en voiture, mais vos trottoirs sont des patinoires. » Ils ont bien raison, c'est un grand paradoxe. Puis ça, c'est vraiment dû aux changements climatiques, les épisodes de gel, dégel, puis ça ne s'en va pas en s'améliorant. Puis le problème, c'est que la technologie, la connaissance sur c'est quoi les matériaux pour dégeler les trottoirs, elle n'existe pas. On ne la connaît pas. Donc ça devient une option dans cette
760 optique-là.

M. AKOS VERBOCZY :

Merci. Monsieur Lefebvre?

765

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

Oui. Donc Jean-François Lefebvre, Département d'études urbaines de l'UQAM. Je me rends compte avec les commentaires, on vient de discuter de fait de chauffer des places

770 extérieures en hiver, on vient de parler de trottoirs chauffants et je me rends compte dans toute la
775 journée, on n'a pas parlé de fait d'avoir des écoquartiers basés sur les énergies renouvelables.
C'est comme gros. Alors ça serait comme un enjeu.

Et là, ça me ramène à vos commentaires puis à vos exemples. La ville de Rennes en
775 France vient d'interdire, dans le cadre de la lutte aux changements climatiques, l'utilisation de
combustible pour faire du chauffage de terrasses extérieures. Donc je pense qu'on en est rendu
là. Quand on parle d'un quartier carboneutre, c'est l'exemple parfait de ce qui devrait être interdit
préalablement. C'est plus difficile quand il y a des acquis passés sur le plan réglementaire, mais je
pense qu'on est rendu là.

780 Donc sur cet aspect-là. Puis l'autre aspect, bien, des trottoirs chauffants qui sont en train
d'être envisagés, ils sont chauffés à quoi? Parce que si c'est à la géothermie, c'est déjà beaucoup
mieux, l'électricité géothermie. Si c'est un combustible, bien là, c'est un petit peu plus embêtant.
Qu'est-ce qui est prévu dans le cadre du projet de Gatineau?

785

Mme MAUDE MARQUIS-BISSONNETTE :

Je ne suis pas certaine. Il y a des conduites d'eau en dessous, c'est l'eau qui va faire
chauffer ça, mais je serais très étonnée que ça ne soit pas une énergie verte parce que c'est un
790 projet LEED et WELL.

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

Parce qu'ils peuvent chercher la géothermie pour ça. Puis là, ça, c'est faisable.

795

Mme MAUDE MARQUIS-BISSONNETTE :

Je ne sais pas d'où ça vient, c'est une excellente question, ça s'appelle le projet AGORA,
si vous voulez chercher.

800

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

Projet AGORA?

805

Mme MAUDE MARQUIS-BISSONNETTE :

AGORA.

810

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

Merci.

M. AKOS VERBOCZY :

815

Mais peut-être sur les... vous reviendrez. Je voulais poser une question. Je vois deux personnes qui apparaissent, donc je vais laisser les personnes poser leur question à ma place. Madame, on vous écoute.

Mme JENNIFER AUCHINLECK :

820

Oui. Merci beaucoup pour les présentations, c'était très intéressant. Je m'appelle Jennifer Auchinleck, je travaille à la CDC de Côte-des-Neiges, c'est un regroupement d'une cinquantaine d'organismes communautaires dans le quartier.

825

Ma question est pour madame Marquis. En fait, vous l'avez abordé un peu, mais nous on est très intéressés par la question de participation dans la prise de décisions autour des développements et tout ça. Donc ça serait juste pour voir si vous pouvez juste parler un tout petit peu plus sur le processus, en fait, de prise de décisions, l'implication des résidents et résidentes. Est-ce que c'était plus au niveau de consultations ou est-ce que c'était aussi au niveau de la

830 décision? Et est-ce qu'il y a eu une suite aussi, est-ce qu'il y a comme une implication continue dans le projet?

Mme MAUDE MARQUIS-BISSONNETTE :

835 Oui. Bien, c'est sûr que nous, les espaces n'appartiennent pas à la Ville, ils appartiennent à des promoteurs. Ils ont déjà été développés. Les emprises sont limitées sur l'impact des citoyens sur le projet. Ça dépend de deux choses : un, les règlements de la Ville et deux, la bonne volonté des promoteurs en place.

840 Ce qui était assez intéressant, c'est que les promoteurs étaient présents, des gros noms, là, que vous pouvez imaginer qui possèdent des *smart centers* un peu partout au Canada, ils étaient là, ils étaient représentés, puis ils étaient mêlés à des citoyens. Je vous dirais qu'ils sont assez conscients d'ailleurs des défis auxquels ils font face, notamment au niveau économique. Ça fait que ça crée une opportunité.

845 Mais c'est sûr qu'il y a de plus en plus... Puis nous, à Gatineau, on regarde l'Office de consultation publique de Montréal puis on veut s'en aller dans cette direction-là, parce que c'est clair qu'il faut planifier les territoires avec les citoyens, avec les organismes comme les vôtres, je n'en doute pas, avec les promoteurs, ceux qui possèdent les terrains, ceux qui ont des
850 commerces. C'est l'avenir. Puis je pense que quand on parle de développement durable, c'est nécessairement ce qui doit se passer aussi, parce qu'on doit créer de l'acceptabilité sociale, mais aussi, je pense, parce que c'est aussi les citoyens qui vont porter, qui vont nous mener vers des changements pour prendre en compte les défis climatiques auxquels on fait face.

855 Mais nous on l'aurait imaginé, je pense qu'on était vraiment dans la cocréation, donc dans l'implication, la participation citoyenne au maximum. Puis dans la refonte des règlements, c'est aussi le souhait, dans le temps qui nous est imparti, d'impliquer le plus possible les parties prenantes. Ça a été le cas dans le schéma. On ne fait pas tout parfait, mais cette volonté-là est là puis on est toujours en réflexion, je dirais, sur nos processus à l'interne pour favoriser ça.

860

J'espère que ça répond bien.

M. AKOS VERBOCZY :

865

Merci. Et ce qui va s'avérer être l'avant-dernière question. J'allais dire la dernière question.

M. JOHN BRADLEY :

870

Bonsoir. Je m'appelle John Bradley. C'est un peu suite à la question de la personne de l'UQAM et c'est la question de la crise écologique qu'on vit maintenant et en parlant de l'avenir. Et j'ai pensé à ça en parlant de la question de livraison de marchandises. La question que moi je me pose, peut-être c'est une question pas de livraison, mais la question de surconsommation dans la marchandise. C'est ça le problème. Ce n'est pas comment on le livre.

875

Et ça, ça rentre dans toute la question de la consommation et la surconsommation. Et même en termes des changements climatiques qui font partie de cette crise écologique, la notion des villes d'hiver, il y a des problèmes, il y a des questions là. Même à Edmonton, mes amis à Edmonton et autres, ça commence à avoir un impact. Juste pour faire des ajustements, il faut qu'il y ait des ajustements profonds puis structurels face à cette crise. Commentaires?

880

M. AKOS VERBOCZY :

885

Alors avant les commentaires, on va prendre votre question, madame. Désolé de vous bousculer comme ça, mais c'est très sérieux ici.

Mme AMÉLIE COSSÉ :

890 Je vais être rapide. Ma question était sur la livraison de marchandises aussi. Je suis tout à
fait d'accord avec l'idée d'optimiser la manière dont on livre les marchandises, de réduire le
nombre de camions. Dans un développement comme ça, il y a beaucoup d'acteurs, beaucoup de
promoteurs, beaucoup de commerces, beaucoup de promoteurs qui font du résidentiel, est-ce
895 que vous avez des idées sur quelles stratégies on peut avoir pour forcer tous ces acteurs à avoir
une stratégie commune? Souvent, dans les projets que je connais, on arrive un peu tard et puis
c'est comme les baux sont déjà donnés, on a déjà les *loading docks* qui sont en place, donc c'est
impossible de changer la stratégie.

Donc quels sont les outils dont dispose la Ville pour aider?

900 **M. VICTOR CHAR :**

Pour répondre à la question, je pense que c'est une réponse assez facile, mais qui reste
un processus complexe. C'est de revoir la réglementation, de voir où les camions ont droit ou
n'ont pas droit de pénétrer dans le tissu urbain puis de le faire aussi en réfléchissant à des
905 solutions en amont. Donc ce que la Ville a essayé, ce que l'arrondissement Ville-Marie fait en ce
moment avec le projet pilote, c'est de mesurer l'efficacité, de comprendre comment ça peut
fonctionner en prévision de possibles changements réglementaires à moyen et long terme.

910 C'est un peu la façon que ça doit être fait. Parce qu'effectivement, si la Ville ne vient pas
fédérer ce changement qui implique beaucoup de parties prenantes, ça va être très compliqué.

M. AKOS VERBOCZY :

915 Peut-être un commentaire sur les enjeux environnementaux de consommation.

M. VICTOR CHAR :

Pendant que j'ai le micro, je suis tout à fait d'accord avec vous.

920 **M. AKOS VERBOCZY :**

Profitez-en.

925 **M. VICTOR CHAR :**

Je suis tout à fait d'accord avec vous. Je pense qu'on essaie juste de rattraper quelque chose qui va beaucoup trop vite avec des solutions qui ont trop peu d'impact. Idéalement, il vaut mieux attaquer le problème à la source, on consomme beaucoup trop. Si on a à consommer encore, vaut mieux le faire de façon locale et réduire nos commandes sur Internet. C'est mon opinion.

930

M. LOUIS MAZEROLLE :

Rapidement, juste sur la question environnementale. Je pense qu'on est tous d'accord qu'il y a des gestes importants qui doivent être posés. Si je fais le lien avec l'hiver, si on veut garder nos hivers puis encore être capable d'aller patiner à la patinoire de quartier puis jouer avec nos enfants, nos petits-enfants au hockey comme ça se fait depuis des générations, oui, il faut prendre cet élément-là de front. Bien, ça passe entre autres par des aménagements urbains qui sont beaucoup plus... qui tiennent beaucoup mieux compte des impacts sur l'environnement.

935

940

Donc déjà l'idée d'avoir un écoquartier, c'est un gros, gros pas en avant.

M. AKOS VERBOCZY :

945 Alors...

M. MICHAEL SHAFTER :

950 Very quickly, just a suggestion. Let's get the show on the road, let's agree that within the next month we will put up a huge billboard facing Decarie with an artistic rendition of an urban plan that's highly creative, and underneath, it says : « A home for everyone » with funding provided equally by the City of Montreal, Quebec and Ottawa. Whether that is the fact today or not, they all have to come and they will not deny that they will help out. So let's start with that. Thank you.

955 **M. AKOS VERBOCZY :**

Merci pour cette invitation à manifester la nécessité de mettre de l'avant l'objectif de créer un quartier inclusif et que ce quartier-là puisse attirer des gens, une mixité sociale et avoir du financement des différents paliers gouvernementaux.

960

Ce serait votre mot de la fin. Alors peut-être sur une note, quelque chose à retenir de votre présentation. Quelle devrait être la première chose à faire, selon vous, pour créer un quartier innovant et durable? Grosse question.

965 **Mme MAUDE MARQUIS-BISSONNETTE :**

Je vais rebondir sur la question des changements climatiques au sens où je pense qu'aujourd'hui, les villes font de plus en plus le portrait de leur inventaire d'émissions de gaz à effet de serre, le portrait climatique, leur vulnérabilité climatique. Donc c'est-à-dire c'est quoi les risques, de quoi... Nous autres, à Gatineau, c'est les inondations, très clairement.

970

Mais il faut agir face aux changements climatiques puis il faut penser. La meilleure façon de faire, c'est de penser nos quartiers en fonction de ça. Parce qu'une fois que les quartiers sont développés, puis on le voit à Gatineau avec le méga centre, où nécessairement, l'empreinte écologique d'un développement commercial comme ça est immense, quand c'est tout à la voiture.

975

Bon, c'est les toits blancs, mais il y a peu de choses de très écologiques dans cet espace. Puis c'est l'occasion, je pense, de le penser, de le voir en fonction d'une carboneutralité, en fait, puis d'internaliser toutes les mesures qu'on peut faire.

980 Ce n'est pas évident, parce que je pense qu'on le découvre un peu à mesure, les choses changent vite, mais de le faire collectivement puis avec les bonnes personnes pour nous aiguiller. C'est définitivement l'opportunité à saisir, selon moi.

M. AKOS VERBOCZY :

985

Merci beaucoup.

M. VICTOR CHAR :

990 Bien, ce qui nous a amenés ici, c'est le constat qu'il y a une planification qui est entamée pour la mobilité du futur quartier qui est très, très axé sur la mobilité des gens. Ce qui est excellent. Par contre, la mobilité comme on le percevait, c'est la mobilité des marchandises aussi. Donc je vous invite tous à refuser d'accepter, en fait, la façon dont les choses se font présentement au niveau de la livraison de marchandises dans nos villes. De refuser les
995 externalités négatives qui nous sont refilées et qui sont générées par nous-même en fait.

Il y a un levier à prendre ici puis il y a une planification à bien réfléchir pour le futur d'un quartier qui est tout à planifier encore.

1000

M. AKOS VERBOCZY :

Merci.

M. LOUIS MAZEROLLE :

1005

Alors selon moi, s'il y a une chose à retenir, c'est que si on construit une ville d'une bonne façon pour l'hiver, ça va faire un bon quartier, ça va faire un bon écoquartier, ça va faire une ville intéressante. Et inversement, si on met en pratique un bon urbanisme, on va finir avec une ville qui va être agréable 12 mois par année également. Donc voilà.

1010

M. AKOS VERBOCZY :

1015

Alors merci à vous trois. Alors restez en place pendant que... Non, vous, vous pouvez y aller, mais vous, restez en place. Merci beaucoup. Mais vous pouvez attendre là. Enfin, je ne sais pas c'est quoi la procédure. Vous pouvez attendre, ça pourrait vous intéresser.

1020

Donc ce qui s'en vient, c'est peut-être sur le modèle de ce que vous avez fait comme atelier participatif à Gatineau. On refait le même exercice dans trois ateliers différents, des exercices semblables dans trois ateliers différents. Des exercices participatifs sur la base de la vision et des principes de mise en valeur que la Ville a proposés pour cette consultation-ci que vous voyez ici : un quartier à faible empreinte écologique; un milieu de vie complet, diversifié, inclusif; la mobilité active et collective; un réseau d'espaces verts et publics intégré et une identité du lieu renouvelé.

1025

Et si vous allez plus loin dans ce document-là, chaque principe est décrit de manière concrète. Le document que vous voyez défiler ici, vous allez le retrouver sur les tables dans les salles voisines.

1030

Alors pour savoir dans quelle salle vous allez, peut-être vous le savez déjà, si vous ne le savez pas, il y a trois ateliers en même temps dans trois salles différentes. Si vous ne savez pas où aller, si vous n'avez pas encore choisi votre atelier, on vous invite à aller à la table d'accueil, la première table devant, puis on va vous donner un carton de couleur qui va déterminer dans quelle salle vous allez vous rendre.

1035 Alors c'est tout. Est-ce que j'ai oublié quelque chose? Peut-être, merci beaucoup aux
techniciens de la journée. Et merci aux trois commissaires qui ont tenu parole de ne pas donner
leur parole aujourd'hui et d'être à l'écoute de tout ce qui s'était dit aujourd'hui. Sachez aussi que
tout ce qui a été dit aujourd'hui, c'est disponible pour tout le monde. Notamment pour vous,
notamment pour vos réseaux. Si vous voulez partager ça, les présentations, les conférences
1040 seront disponibles sur le site Web de l'OCPM dans les prochains jours.

Alors merci et bonne soirée.

1045 **AJOURNEMENT**

* * *

1050 Je, soussignée, Marie-Eve Dugas, sténographe officielle, certifie sous mon serment d'office
que les pages qui précèdent sont et contiennent la transcription fidèle et exacte des
témoignages et opinions pris dans cette audience au moyen du sténomasque.



1055